



728.022 finalmente in attività sui binari della regione

Grazie a due gruppi stranieri si è potuto finalmente vedere in azione sui binari della nostra regione la locomotiva a vapore 728.022

Infatti in occasione dei 150 anni dell'apertura della Südbahn (Ferrovia Meridionale - linea Wien-Trieste), avvenuta il 27 luglio 1857, la sezione treni storici delle Ferrovie Austriache (ÖBB-ErlebnisBahn) ha organizzato tra il 26 e il 28 maggio un viaggio fino a Trieste. Il programma prevedeva la partenza da Vienna e da Salisburgo di due treni che si sarebbero poi uniti a Villach. Il primo, che ha raggiunto Villach lungo la ferrovia del Semmering, era trainato da una locomotiva E 1010, mentre il secondo aveva in testa una locomotiva E 1245. Da Villach il nuovo convoglio, formato da 8 carrozze Schlieren nella livrea verde d'origine, 2 carrozze buffet e un bagagliaio, ha proseguito lungo la Transalpina trainato da una locomotiva diesel 664 delle SŽ.

Arrivato a Opicina il treno ha trovato ad attenderlo la locomotiva a vapore 728.022 (ex austro-ungarica kkStB 270.158). La 728 ha potuto così effettuare il suo primo treno sui binari



La 728.022 in attesa del treno in arrivo dalla Slovenia. Opicina 26 maggio 2007 (foto M. Saro)

della regione trasportando la comitiva austriaca da Opicina a Trieste C.le via Aurisina. A parte qualche problema di frenatura delle carrozze, do-

vuto ad una sbagliata regolazione dell'impianto frenante delle carrozze austriache, la vaporiera, praticamente fresca di revisione, si è ovviamente comportata egregiamente.

Il giorno seguente (domenica) il gruppo austriaco ha visitato Trieste e fatto un viaggio con il Rondò, che quest'anno viene effettuato solo su richiesta.

Alla fine, il lunedì, la comitiva è rientrata in Austria: il treno è stato trainato da Trieste C.le a Opicina dalla E 626.238 e da qui fino a Lubiana dalla locomotiva a vapore 33.037 SŽ. Qui i due tronconi del treno sono stati separati e quello per Vienna ha proseguito lungo la Südbahn, mentre quello per Salisburgo è rientrato via Jesenice.

Il sabato successivo, il 2 giugno, la 728.022 con le carrozze del Museo di Campo Marzio ha poi effettuato la tratta italiana del treno Trieste Campo Marzio-Nova Gorica via Monrupino per una comitiva di turisti inglesi. Da Opicina i turisti hanno proseguito con il treno storico sloveno trainato dalla 25.026, gemella della 728.

Claudio Canton



Il convoglio dei 150 anni della Südbahn è pronto a partire da Opicina (foto C. Canton)



L'arrivo a Trieste C.le del convoglio austriaco (foto C. Canton)

Le nuove linee alta velocità/ alta capacità

Lo scorso mese di maggio, per una serie di fortunate circostanze, mi è capitata l'occasione di viaggiare sulle due nuove linee AV/AC Torino-Novara e Roma-Napoli.

Queste due linee si distinguono dalla "vecchia" direttissima Firenze-Roma per alcune caratteristiche tecniche davvero innovative per il panorama ferroviario italiano. Progettate per i 300 km/h e dotate di un interbinario di 5 metri contro i 4-4,3 della direttissima, sono elettrificate con il sistema 25 KV 50 Hz monofase più adatto per linee con grandi richieste di potenza. Ma la vera novità è il sistema di sicurezza, che non utilizza più i segnali in piena linea con la ripetizione in macchina e il più recente SCMT, ma il sistema europeo ERTMS/ETCS livello 2 detto anche blocco radio.

In pratica il treno è seguito nel suo movimento da un posto centrale attraverso boe poste sul binario e via radio GSM-R. In futuro, con il livello 3, si aggiungerà un sistema GPS di rilevamento satellitare. Si tratta di un nuovo standard europeo che permetterà un

migliore interscambio ferroviario tra le diverse reti e l'Italia è stato il primo paese ad adottarlo.

Il giorno 14 maggio dovendo rientrare da Torino ho deciso di farlo con l'Eurostar Alta Velocità 9663 delle 11.18 con arrivo previsto a Milano C.le alle 12.40. Al prezzo tutto sommato contenuto di 20,00 euro, ad attendermi c'era un ETR 500 AV che oltre alla livrea in toni di grigio offre interni ristilizzati con tonalità decisamente scure ma eleganti; i tavolini sono in tinta legno e sul soffitto ci sono monitor in abbondanza che comunque erano spenti, mentre il logo AV impera sui poggiatesta e non solo. L'uscita da Torino avviene sulla

vecchia linea che fino a Porta Susa è stata interrata nell'ambito dei lavori del passante; lavori che sono ancora lungi da essere completati per cui si viaggia a fianco di giganteschi scavi a cielo aperto e colate di cemento armato. A Porta Susa sale moltissima gente a dimostrazione che la stazione, dove ancora non sono iniziati i lavori di completo rifacimento, fa da importante nodo di interscambio. Una volta giunti in periferia nei pressi di bivio Stura ci si immette attraverso una rampa sulla nuova linea dove, effettuato il cambio tensione, il convoglio prende velocità in modo impressionante e in pochi minuti raggiunge i 300 km/h. La linea,

completato entro il 2009 quando i 124,5 km della linea saranno percorsi in 50 minuti. Nonostante una sosta imprevista a Magenta siamo giunti a destinazione con 4 minuti di anticipo.

Due giorni dopo dovendo recarmi da Roma a Napoli ho scelto l'ES AV 9605 delle 9.25 con arrivo nel capoluogo partenopeo alle 10.52 al costo di 33,00 euro. L'uscita dalla capitale a fianco della linea per Pescara è più lenta rispetto all'uscita da Torino e il primo tratto di linea è limitato a 220/260 km/h, ma il resto della linea è percorso a 300. Il tracciato segue il percorso della linea storica via Cassino attraverso un territorio più tormentato

ma suggestivo con la presenza di un certo numero di gallerie. La stabilità a 300 all'ora è sembrata leggermente inferiore rispetto alla Torino-Novara comunque superiore alla DD Firenze-Roma essendo quest'ultima molto più sfruttata e data. All'altezza di Gricignano si lascia l'AV per rientrare sulla linea lenta. Anche qui l'ultimo tratto è in fase di completa-



L'ETR 500 Eurostar treno 02 nella nuova livrea Alta Velocità ripreso a Roma Termini il 16 maggio 2007 (foto D. De Anna)

aperta all'esercizio nel gennaio 2006, segue per quasi l'intero percorso la vicina autostrada per minimizzare l'impatto ambientale e fa un certo effetto vedere il traffico automobilistico praticamente fermo. Per non interferire con il regime idrico delle risaie molti tratti sono su viadotto, il che aumenta la panoramicità del percorso altrimenti noioso. Durante il viaggio colpisce l'incredibile stabilità al punto che si può tranquillamente versare da bere senza spandere una goccia. Nel giro di 15 minuti siamo già a Novara dove attraverso un nuovo raccordo nello scalo Boschetto ci si immette sulla linea storica fino a Milano. Quest'ultimo tratto sarà

completato (2008) e ad Afragola è prevista la realizzazione di un'avveniristica stazione di interscambio con il resto della rete regionale. Anche in questo caso siamo arrivati con alcuni minuti di anticipo. I 204,4 km della linea completa saranno percorsi in 1h 05'. La prova di questi nuovi servizi può dirsi positiva nonostante molti lavori siano ancora da completare e proietta l'Italia nel club dei 300 all'ora anche se con diversi anni di ritardo rispetto ad altri paesi europei. Non resta che aspettare qualche anno (2009-201x) per muoversi sulle principali direttrici con tempi di percorrenza ancor'oggi inimmaginabili.

Daniele De Anna

Sistemi Territoriali

Durante la recente gita del 29 aprile sulla Ferrovia Adria-Mestre (ex SV, ex FAM, ora Sistemi Territoriali) abbiamo avuto modo di parlare con il personale in servizio che ci ha gentilmente fornito alcune notizie sulla situazione attuale della società.

Questa linea fu costruita dalla Società Veneta in due fasi: la Adria-Piove di Sacco fu aperta al traffico il 3 febbraio 1916 quasi in sordina visto che era in corso la prima guerra mondiale, mentre la Piove di Sacco-Mestre fu inaugurata il 28 ottobre 1931.



La ALn 663.907 (ex ADn 907) assieme alla 909 e alla rimorchiata BP 663.376 effettuava il treno 5773 Mestre-Adria del 29 aprile 2007, qui ripreso a Piove di Sacco (foto C. Canton)

Diversamente dalla FUC la SI ha mantenuto la marcatura originaria delle rimorchiata aggiungendo solo la numerazione FS 663. In realtà la giusta marcatura sarebbe Ln 778 perché queste rimorchiata hanno 78 posti.

Rimorchiata BP 663.376 SI ad Adria il 29 aprile (foto C. Canton)

La situazione attuale vede la realizzazione in corso dell'elettificazione da Mestre a Mira Buse. Questa stazione è stata ampliata e portata a 4 binari; i due nuovi binari sono tronchi e saranno utilizzati per il servizio metropolitano su Venezia che avrà una frequenza di 30 minuti. Lungo questa tratta sono state create anche nuove fermate dotate di ampi parcheggi. Per questo servizio sono state ordinate alla Stadler 2 elettromotrici tipo Flirt. Quando la regione Veneto, proprietaria di Sistemi Territoriali, stanzierà nuovi finanziamenti l'elettificazione sarà estesa fino a Piove di Sacco.

Dal 23 aprile è invece iniziata l'istruzione del personale alla guida dei GTW Stadler, la cui messa in servizio è prevista per giugno.

Servizi Territoriali ha ora in gestione anche la linea Rovigo-Chioggia. L'esercizio viene svolto con automotrici ALn 668 sociali e con ALn 668.1400 avute in prestito da Trenitalia; queste ultime sono del 1963 e, secondo il personale, sono in condizioni pessime. A dire il vero anche la ALn 668.609 SI (ex ADn 609, di costruzione OMECA del 1980, corrispondente alle serie ALn 668.1100 FS) non era proprio nelle condizioni ottimali: presentava ancora gli interni originali, buchi nella carrozzeria e marmitte di scarico molto rumorose. Invece la ALn 668.605 sua coetanea, in ser-



L'automotrice ALn 668 609 (ex ADn 609) è appena arrivata a Chioggia il 29 aprile (foto C. Canton)

vizio sulla FAM il giorno della gita SAT, si presentava completamente rinnovata, sia esternamente che internamente.

L'anno prossimo Sistemi Territoriali prenderà in gestione anche la linea Rovigo-Verona.

Infine un episodio di cronaca nera del quale siamo stati testimoni: il personale in servizio sulla ALn 668.609, all'arrivo a Chioggia ha scoperto che la biglietteria automatica di questa stazione era stata scassinata nel tempo intercorso tra una corsa e l'altra in pieno giorno!

Da segnalare la presenza nello scalo merci di Chioggia della DE 424.009 SI pesantemente graffiata.

Claudio Canton



La DE 424.009 SI in sosta nello scalo merci di Chioggia (foto C. Canton)

Visita al Dep. Loc. di Rimini

Pochissimi temerari soci hanno partecipato alla manifestazione "Il treno del Tempo" che si è tenuta il 9 e 10 giugno a Rimini presso il locale deposito locomotive, ora gestito dall'associazione Adriavapore. La manifestazione, che è giunta alla quinta edizione, propone l'esposizione di tutto il materiale storico affidato ad Adriavapore, nonché altro materiale moderno fornito gentilmente da Trenitalia. L'ingresso al deposito era libero, ma bisognava firmare una liberatoria in cui ognuno si assumeva le proprie responsabilità. Poi si poteva muoversi liberamente all'interno del deposito, prestando le dovute attenzioni perché si era sempre in un luogo dove l'accesso è consentito solo agli addetti ai lavori, e si poteva salire su ogni mezzo esposto senza particolari limitazioni.

La cosa che più colpiva era la presenza di ben 6 locomotive a vapore, a cominciare dalla regina delle vaporeiere italiane, la 685.196 (di costruzione Breda 1921), che era appena ritornata nella notte da Firenze dove era stata utilizzata per dei treni speciali. Era giunta, parzialmente

sbiellata perché si era manifestato un guasto, trainata dalla locomotiva D 343.2016, anch'essa esposta; quest'ultima diesel è stata recentemente sottoposta a restyling con nuove cabine e nuovo motore. Le bielle si trovavano sul bagagliaio DI 92094 che presentava una livrea castano/isabella molto sbiadita.



Tre delle vaporeiere in mostra a Rimini: da sinistra 640.121 (accesa), 740.409, 740.143 (foto C. Canton)

Le altre locomotive a vapore erano la 640.121 (Breda 1921) accesa e utilizzata nel pomeriggio per delle brevi corsette con a bordo i visitatori, ben 3 740, la 143 (Ansaldo 1914) e la 409 (O.M.I. 1920) perfettamente efficienti e la 002 (Ansaldo 1911), dagli anni '80 monumentata nel deposito ed ora in attesa di un pos-

sibile restauro anche funzionale, e la 940.003 (OM 1922), anch'essa in attesa di restauro. Passando alle locomotive elettriche storiche erano presenti la E 626.001 (OM 1928), capostipite delle locomotive elettriche a 3000 V cc e la E 428.226 (Ansaldo 1941), famosa perché denominata "Pirata" dopo il suo adattamento

alla trazione dei treni navetta con relativa verniciatura in livrea arancio/viola; ora però è stata riportata nella colorazione originale in castano/isabella.

Altro materiale storico funzionante era rappresentato dal Sogliolone 211.063 e dall'automotore 214.1068 a cui erano agganciate 3 carrozze Centoporte in livrea castano. In vari tronchini erano inoltre ricoverati, spesso in condizioni di conservazione precarie, la locomotiva

diesel D 341.2027, le locomotive da manovra E 323.010 (elettrica) e 216.0022 (diesel), due elettromotrici AL 540 e carri merci tipo F, H, VZ (cisterna per trasporto acqua potabile). Passando al materiale moderno si potevano ammirare e visitare le locomotive elettriche E 444.027, E 402B.102, E 656.497, E 652.044, E



La E 428.226, ex Pirata. Questa locomotiva è stata recentemente riprodotta da Hornby/Rivarossi (foto C. Canton)



Parata di mezzi elettrici: si riconoscono la E 405.029, l'ME 23, la E 652.044 e la E 428.226 (foto C. Canton)

405.029, la locomotiva diesel D 345.1145, il Minuetto elettrico ME 23, la sottostazione elettrica ambulante MS 83 81 ed un complesso costituito dalla ex ALe 601.065 e dalla ex Le 700.003 ora adibito a "Treno di sperimentazione SCMT" dell'UTMR di Firenze. Concludiamo con la speranza che questa bella manifestazione continui anche nei prossimi anni; infatti, circolano indiscrezioni sul fatto che il comune di Rimini voglia acquisire l'area del deposito e che l'idea non dispiaccia a RFI. In questo caso Adriavapore si troverebbe senza una sede dove operare e conservare il suo materiale.

Claudio Canton



Il complesso "Treno di sperimentazione SCMT" dell'UTMR di Firenze (foto C. Canton)



La sottostazione elettrica ambulante MS 83 81 (foto C. Canton)



La "nuova" D 343.2016, rimotorizzata e dotata di nuove cabine (foto C. Canton)

Mettiamoci in marcia a S. Gottardo

Domenica 17 giugno, nell'ambito del progetto del governo "Guadagnare salute", si è svolta in 10 città italiane, tra cui Udine, la manifestazione "Mettiamoci in marcia" con lo scopo di conoscere, camminando per circa 5 km, i percorsi del Parco del Torre. Nell'occasione il treno delle 16.10 Udine-Cividale ha sostato eccezionalmente nella nuova fermata di San Gottardo. Lo scopo era permettere a molti di raggiungere il luogo dell'iniziativa con un mezzo ecologico. L'affluenza è stata di circa 200 persone per cui è stato utilizzato il nuovo treno Stadler in doppia composizione. Sul luogo erano presenti altre decine di persone giunte in macchina. I partecipanti sono poi rientrati in parte con un treno dopo le 17.00 ed in parte con uno dopo le 18.00. Si è trattato di una sor-

ta di pre-inaugurazione della fermata in quanto per quella ufficiale ci vorrà ancora qualche tempo.

Ad ogni modo una nuova occasione per abbinare in futuro treno e natura!
Daniele De Anna



La doppia di GTW Stadler in sosta nella fermata di San Gottardo (foto D. De Anna)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Friuli

Continuano i ritardi dei treni: oltre alle solite cause si aggiungono anche guasti ai dispositivi di comando delle barriere ai passaggi a livello o atti vandalici come il loro abbattimento con successiva fuga del colpevole, il blocco in linea per un guasto di un mezzo di servizio (il 18 aprile tra Monfalcone e Bivio Aurisina), un carro merci in fiamme (l'11 maggio a Fontanafredda), sistemi di sicurezza in tilt e alberi caduti sui binari a causa dei fulmini e dei temporali.

In un sondaggio che chiedeva l'opinione dei cittadini sui servizi offerti nella regione Friuli Venezia Giulia le ferrovie hanno, ovviamente, ricevuto un punteggio basso.

Intanto una ricerca effettuata fra le imprese regionali ha messo in evidenza che le aziende sono costrette a servirsi del trasporto su gomma (80% dei prodotti) perché non esistono altre valide alternative, perciò il trasporto ferroviario è usato solo per lo 0,6% delle merci. Comunque da più parti viene richiesto un maggior uso del treno visto che l'autostrada A4 Venezia-Trieste è ormai satura, ma pare non ci siano prospettive in questo senso.

Continuano le discussioni sull'opportunità di costruire il Corridoio 5 (TAV/AC) e sul suo tracciato. La regione Veneto ultimamente ha proposto che la linea segua l'andamento delle coste per servire le località turistiche. L'assessore regionale ai trasporti del Friuli Venezia Giulia ha giustamente ribadito che i treni che percorrono le linee TAV non devono effettuare servizio locale fermando ogni pochi chilometri. Intanto è stato deciso che il tracciato da Portogruaro a Gornars affiancherà l'autostrada in modo da eseguire i lavori assieme a quelli per la realizzazione della terza corsia. Il resto del percorso fino a Ronchi dei Legionari è ancora in fase di definizione tra veti e continue proteste. Da qui si è ormai deciso di proseguire su Trieste con la faraonica (e inutile) galleria sotto il Carso. Proseguono inoltre i contatti con le ferrovie slo-

vene per definire il tracciato da Trieste a Lubiana. In ogni caso il tracciato della nuova linea Koper-Divača (Capodistria-Divaccia) in Slovenia, inserito nel progetto Corridoio 5, passerà vicino al confine italiano nella zona di Muggia con un viadotto lungo 630 metri e alto 70 metri.

Il nuovo orario estivo (ma non doveva essere annuale? N.d.R.) entrato in vigore il 10 giugno non ha registrato sostanziali modifiche; ci sono stati solo alcuni aggiustamenti di orario ed alcune riduzioni dei tempi di percorrenza. Inoltre è scomparsa la definizione di Interregionale: ora tutti i treni in servizio "locale" sono classificati Regionali anche se hanno le caratteristiche di Interregionale.

E' stato anche introdotto il biglietto "salvaviaggio" che consentirà di partire con gli Eurostar, gli Eurostar City e gli Intercity Plus anche se il sistema informatico segnala che i posti prenotabili sono esauriti; non è garantito il posto, ma si potrà approfittare dei posti che solitamente restano liberi per rinuncia al viaggio o per cambi di prenotazione all'ultimo momento.

Il vicedirettore de "La Stampa" si è accorto che nelle cartine promozionali stampate per promuovere l'operazione "Obiettivo stazione pulita" il Friuli Venezia Giulia è diventato Trentino Alto Adige e viceversa quest'ultima regione è divenuta la nostra. Certamente è stata una svista di chi preparato la pubblicazione, ma il commento ironico del "Messaggero Veneto" è stato: questo potrebbe giustificare i ritardi perché i treni corrono nelle regioni sbagliate.

Trenitalia ha chiesto aiuto ai pendolari per segnalare i casi di mendicanti che viaggiano sui treni per chiedere insistentemente la carità infastidendo i passeggeri; in questo modo si potrà far intervenire più sollecitamente la Polfer.

Continuano i furti di rame ai danni delle ferrovie, recentemente molte matasse di cavi per linea aerea sono stati recuperati nel campo nomadi di Udine.

Il giorno di Pasquetta è stata organizzata una giornata "treno + bici" sulla ciclovia Alpe Adria (ex Ferrovia

Pontebbania). La manifestazione ha registrato un grande successo; questo ha spinto gli organizzatori e la Federazione Italiana Amici della Bicicletta a chiedere a Trenitalia di aumentare il servizio "treno + bici", ora attivo solo nei fine settimana, e di renderlo giornaliero almeno nel periodo estivo.

Il 14 aprile alle ore 16,25 gli altoparlanti della stazione di Udine avvisavano che erano in arrivo i treni regionali da Tarvisio e da Venezia delle 20.30. Altri annunci strampalati sono stati registrati in quel pomeriggio. Commento dei presenti: o si tratta di treni inverosimilmente in anticipo, o più probabilmente sono i treni del giorno prima terribilmente in ritardo!

Il 3 maggio si è rischiato un disastro ferroviario sulla linea Udine-Venezia. Il treno Interregionale 2448 si è trovato improvvisamente davanti nella stazione di Lancenigo un treno merci fermo. La prontezza dei macchinisti, che hanno azionato la rapida, ha evitato il tamponamento. Dalle dichiarazioni dei macchinisti e dalle indagini è stato appurato che i semafori erano disposti al verde per cui si stava verificando il motivo di questo fatto.

Il 20 maggio l'Eurostar è arrivato a Udine da Roma in orario, ma, a causa di problemi di instradamento, invece di fermarsi sul primo binario è stato dirottato sull'ottavo. Quest'ultimo è troppo corto per l'ETR 500, pertanto alcune carrozze risultavano fuori dal marciapiede, quindi per ragioni di sicurezza non è stato possibile far scendere i viaggiatori. Si è dovuto attendere la manovra per portarlo su di un binario con un adeguato marciapiede, ma per fare questo sono passati 25 minuti e ciò ha naturalmente scatenato l'ira dei passeggeri.

I mezzi ferroviari creano problemi anche sulle strade. Infatti, il 5 giugno ad un cocodrillo (come sono anche chiamati i carrelli per il trasporto su strada dei carri ferroviari), che stava uscendo dallo scalo Sacca di Udine, si è rotto il timone di aggancio alla motrice; è rimasto così di traverso sulla strada e fino a quando non è stato rimosso il traffico della zona è andato in tilt.

Il 9 giugno il traffico sulle linee Udine-Venezia e Trieste-Venezia, e di conseguenza anche sulla Udine-Trieste, è rimasto scombinato a causa dei no global che hanno bloccato la stazione di Mestre per protesta: volevano pagare solo 10 euro contro i 50 proposti da Trenitalia per recarsi a Roma a protestare contro il presidente americano Bush.

Il 25 giugno si è registrata l'ennesima perdita di benzene da una cisterna in transito a Tarvisio Boscoverde. La situazione è stata risolta con il solito intervento degli specialisti dei vigili del fuoco di Mestre.

Dopo il concerto dei Red Hot Chili Peppers, che si è tenuto a Udine il 29 giugno, la stazione di Udine è stata presa d'assalto da circa 2.000 fans della band. C'è stato qualche momento di tensione alle 2.15 quando è arrivato il treno proveniente da Vienna e diretto a Firenze; aveva pochi posti disponibili, ma tutti cercavano di salire. Alla fine la Polfer è riuscita a convincere i giovani ad attendere il prossimo treno, ma l'Allegro è ripartito con un'ora di ritardo. La maggior parte delle persone è poi partita con il treno delle 4.30 per Venezia, il resto con i treni successivi.

Il comune di Ugovizza ha deciso di espropriare l'area adiacente al fabbricato viaggiatori della vecchia stazione per realizzare un centro polifunzionale. Un altro pezzo della vecchia Pontebbana se ne va.

Italia

Le FS avevano proposto sul loro sito un sondaggio per definire il nuovo logo aziendale. Tre erano le opzioni proposte: il logo a televisore, quello a losanga e l'attuale XMPR. Stranamente il più votato è risultato quello attuale. Nel comunicato finale delle FS viene ringraziato chi ha votato e viene perciò precisato che l'evoluzione del logo partirà da quello XMPR. Invece un sondaggio informale tra i soci SAT ha completamente scartato il logo XMPR e la relativa livrea; i voti si sono equamente divisi fra gli altri due loghi.

Il presidio Cargo di Bolzano è stato chiuso. I suoi servizi sono stati as-

sorbiti sia dalla Cargo di Trento con il suo scalo di Roncafort in crescita, che soprattutto dalla RTC che sta prendendo sempre più quote di traffico merci. Infatti già ora conta 130 macchinisti, ma ha fatto un bando per assumerne altri 30. Gianni Viel

Sulla linea del Brennero saranno reallizzati molti chilometri di barriere antitumore; saranno interessati i comuni di Cortina sulla Strada del Vino, Laines, Chiusa, Bressanone, Fortezza, Vipiteno e Brennero. Le barriere saranno altre tra i 3 e i 4 metri e avranno strutture modulari miste in cemento armato e vetro. Questo fatto renderà impossibile non solo la ripresa di fotografie su alcuni dei tratti più belli della linea, ma anche di ammirare il paesaggio da parte dei viaggiatori.

La ferrovia Roma-Lido ha messo in servizio il primo convoglio CAF di costruzione spagnola sulla propria linea. Può trasportare 1.300 passeggeri ed è dotato di aria condizionata e telecamere per la sicurezza. Entro l'anno altri 5 treni si aggiungeranno a questo. Con l'immissione di questo ulteriore convoglio la frequenza dei treni è stata portata a 7,5 minuti, contro gli 8 di prima.

Nell'ambito dei lavori di raddoppio della linea Bologna-Verona, nella notte tra il 31 marzo e il 1° aprile è stato aperto al traffico il binario pari tra le stazioni di Crevalcore e S. Felice sul Panaro. Quindici giorni dopo è stato aperto anche il binario dispari. In questo tratto la ferrovia segue un nuovo tracciato.

Intanto è cominciato il varo delle trave metalliche del nuovo ponte sul Po. L'attivazione del nuovo tratto di linea Poggio Rusco-Ostiglia-Nogara, che comprende questo ponte, è prevista per la fine del prossimo anno.

La locomotiva SNCF BB 436334 Fret, che in Italia assume la numerazione E 436.334 MF, ha effettuato in aprile alcune corse prova sulle linee che arrivano a Domodossola da Milano e Novara. Tutto ciò in vista dell'acquisizione di nuove tracce orarie da parte di SNCF FRET.

Il Padiglione Reale della Stazione Centrale di Milano è stato restaurato. I lavori, che sono durati un anno e che hanno comportato una spesa

di più di un milione di euro, hanno riportato i locali allo stato che avevano al momento della loro inaugurazione avvenuta nel 1931.

La regione Veneto ha istituito i "Treni del mare". Tutti i giorni festivi dal 10 giugno al 9 settembre sono attivi i collegamenti Schio-Chioggia e Verona P.N.-Chioggia; da questa stazione è previsto il collegamento gratuito con la spiaggia di Sottomarina con autobus o con biciclette. Inoltre è attivo anche il servizio Mestre-S. Donà di Piave da dove avviene il collegamento con la spiaggia di Jesolo tramite autobus.

Anche le Ferrovie dell'Emilia Romagna hanno istituito i collegamenti Bergamo-Pesaro via Poggio Rusco (la famosa Freccia Orobica) dal 3 giugno, Brescia-Pesaro dal 16 giugno e Cremona-Pesaro dal 17 giugno. Il servizio terminerà il 26 agosto.

Europa

SBB Cargo Italia ha aumentato nel 2006 i propri servizi in Italia del 16,8% con il trasporto di 710 milioni di tkm. I treni settimanali sono passati da 260 a 380, mentre nell'aprile di quest'anno sono già arrivati a 405. I servizi attualmente sono diretti verso la Lombardia ed il Piemonte; si prevede poi una loro estensione verso il Veneto, l'Emilia Romagna e la Liguria. Quest'anno è stato attivato il collegamento con la cartiera Burgo di Verzuolo (CN) e sarà attivato il trasporto di acque minerali verso la Svizzera.

Crossrail Italia Srl, filiale italiana della Crossrail AG, terzo operatore ferroviario cargo svizzero, controllata dal Gruppo Babcock & Brown (BNB), ha ottenuto in marzo la licenza italiana di impresa ferrovia numero 45. Ha già ordinato nuove locomotive interoperabili per iniziare ad essere attiva entro quest'anno. Intanto sta già operando con un accordo di partnership con Serfer. Ora i collegamenti sono attivi tra Novara e il Benelux, tra Domodossola e Duisburg e da Dillingen a Carimate e Civitavecchia, quest'ultimo per il trasporto di auto Ford. L'anno prossimo si prevedono almeno 20 coppie giornaliere di treni senza cambio di locomotiva tra la Germania e l'Italia.

Le ferrovie francesi hanno ordinato alla Alstom 31 convogli Citadis Dualis per il trasporto suburbano nella zona dei Paesi della Loira e del Rodano-Alpi. E' prevista anche un'opzione per altri 169 treni da destinare alle regioni dell'Alsazia e dell'Ile de France. Il Citadis Dualis è un nuovo tram-treno che ha le caratteristiche simili ad un tram e le prestazioni di un treno; in questo modo può circolare indifferentemente sia su linee tranviarie che ferroviarie in modo da collegare i centri cittadini alle zone periferiche e suburbane senza cambiare mezzo. Si basa sul concetto già applicato sul tedesco Regio Citadis.

Le ditte Salcef SpA e Astaldi SpA si sono aggiudicate l'appalto triennale

per la manutenzione della linea Bucarest-Costanza in Romania. Un treno cantiere per il risanamento del binario della Salcef composto da carri pianali con i mezzi della ditta, macchine operatrici e dalle locomotive D 341.2004 e 2025 è così partito alla fine di marzo alla volta della Romania. Le due D 341 appartenevano precedentemente alla ex Vecchia Cooperativa Braccianti di Fano.

Resto del mondo

I primi due convogli TAF per il Marocco sono entrati in servizio all'inizio dell'anno sulla linea Casablanca-Rabat e poi fino a Fez. Il 18 gennaio sono stati presentati al re del

Marocco Mohammed VI. Altri due treni sono stati consegnati in marzo, mentre la fornitura totale sarà di 24 convogli.

Questi TAF derivano da quelli italiani; le principali differenze sono date dalla maggior velocità (160 km/h), dall'introduzione della prima classe con bar e di un impianto di climatizzazione più potente, adeguato alle temperature locali. Il TAF marocchino dispone di 52 posti in prima classe e 361 in seconda. (vedi anche Trainwatching)

Finalmente sarà ripristinato il collegamento fra le due ferrovie coreane (quelle del nord e del sud) rimasto interrotto dai tempi della guerra tra le due nazioni. Carmela Forte

Trainwatching

Composizioni insolite sugli Interregionali nel mese di marzo: il 17 uno viaggiava senza la carrozza semipilota, mentre il 23 un altro aveva insolitamente in testa una carrozza semipilota a piano ribassato.

Si segnala anche la presenza in composizione ad un IR di una carrozza MDVC rinnovata all'interno con nuovi colori e con porte a vetri tipo saloon e su di un altro IR di una carrozza MDVE che presenta una nuova maniglia di apertura, un nuovo gruppo luci che comprende anche gli altoparlanti e la condotta del condizionamento; quest'ultima è stata ristrutturata a Voghera nel 2005.

Giampaolo Scodellaro

Il 9 aprile è giunto a Mestre il primo convoglio EurostarCity Italia per l'abilitazione del personale ed i primi servizi, per ora un turno basato sui treni 633 Mi-Ve e 614 Ve-Mi. E' composto dalle motrici E 414.119 ed E 414.136 e da 10 carrozze ristrutturate. La sera il materiale sosta per la

pulizia e manutenzione in IFT a Mestre, impianto che a regime sarà assegnatario di vari di questi convogli.

Gianni Viel

Sabato 31 marzo è partito alla grande il servizio Allegro Rossini. Il convoglio EN 1237 aveva ben 9 car-

rozze (2 scompartimenti di 2ª classe tipo Eurofima nei nuovi colori, 5 cuccette UIC ÖBB di costruzione Schlieren nei vecchi colori e 2 letti di cui una P inox 001 e una WLABm32s), cui seguivano ben 5 carri abbastanza pieni di autovetture sia per Firenze Campo Marte sia per Roma Termini e quest'ultimo particolare è una interessante novità (l'anno passato i carri per Roma erano vuoti).

Stefano Bacci



La locomotiva 1216.001 (E 190.0019) ÖBB, prima Taurus politensione, ripresa a Villach agli inizi di aprile 2007 (foto D. De Anna)



Locomotiva diesel D 753.002 SI "occhialuta" e automotrice AD 600 in sosta presso il deposito locomotive di Piove di Sacco della ex FAM il 29 aprile 2007 (foto D. De Anna)

Il 14 aprile è transitato per Udine un convoglio che aveva in composizione un complesso di elettromotrici "Gomulka" ex JŽ (Ferrovie Jugoslave). Proveniva dalle FER (Ferrovie dell'Emilia Romagna) ed era diretto in Polonia. Lo stesso transito si è ripetuto anche il 21 ed il 28 aprile.

Claudio Canton

La locomotiva E 652.039, in partenza il 28 aprile dal secondo binario della stazione di Udine con un merci, appartiene alla società TIRENITALIA (!). Infatti presentava questa marcatura sulla fiancata, non si sa se dovuta ad un errore nella stampa della scritta adesiva o allo scherzo di qualche buontempone dell'impianto che ha eseguito la pellicolatura.

Claudio Canton

Sui display luminosi presenti sui fianchi dei Minuetto in partenza da Trieste C.le per Udine si legge "Trieste centra Udine". Mancano le due lettere "le" che vengono eliminate sulla prima riga per mancanza di spazio.

Mauro Zamolo

Con il nuovo orario, l'ETR 500 che effettua il servizio Eurostar da Udine a Roma non ritorna più vuoto a Mestre dove stazionava per la notte e dove veniva pulito. Inoltre sono stati soppressi molti altri trasferimenti a vuoto del materiale rotabile.

Roberto Vassilich

Il 12 maggio è stata una giornata che ha registrato tre eventi particolari: il primo è la sostituzione dello Stadler che era in servizio sulla FUC con una AD 900 a causa di un guasto, il secondo nel pomeriggio è stato il transito in stazione a Udine (fatto insolito) della E 189.103 (gruppo E 474) della Del Fungo Giera, per finire con

la sosta tecnica a causa di una perdita d'aria, sempre a Udine, del TAF marocchino, in questo caso metà convoglio, che stava rientrando al traino di una E 652 da Vienna dove è stato sottoposto alle prove di tenuta agli agenti atmosferici presso il locale centro sperimentale.

C. Canton/D. Carlutti/M. Zamolo



Il "mezzo" TAF per il Marocco ripreso con il telefonino sotto un temporale la sera del 12 maggio 2007 sul secondo binario a Udine (foto C. Canton)



Locomotive tedesche

Il nostro amico Günter Berget ci invia queste 3 foto di locomotive elettriche tedesche per servizi merci riprese nella stazione della sua città: Landshut (Bay) Hbf.

A sinistra in alto: locomotiva 185 540-2 della compagnia TX LOGISTIC (16 maggio 2007)

A sinistra in basso: locomotiva 152 075-8 della Railion (DB AG) (30 marzo 2007)

In basso: locomotiva 185 252-4 della Railion Logistics (BD AG) (16 maggio 2007)



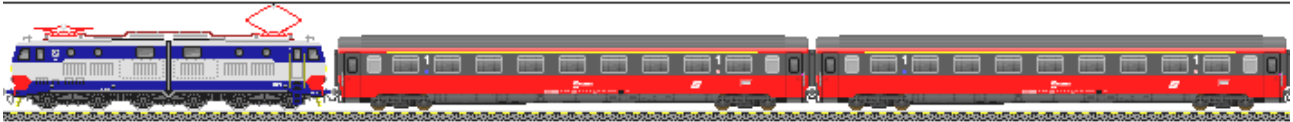
Realtà e modellismo

I treni della Pontebbana

EUROCITY ROMULUS ANNI '90

La composizione reale comprendeva generalmente 11 o 12 pezzi, la composizione in scala è leggermente ridotta a 8 pezzi:

E 656 o E 652, 2 carrozze UIC-Z di 1ª classe ÖBB, 4 carrozze UIC-Z di 2ª classe ÖBB, 1 carrozza ristorante ÖBB (tutte in livrea rosso/nero), 1 carrozza salone FS in livrea bi-grigio



Lima, Rivarossi (Acme, Roco)

Roco, Railtop



Roco, Railtop



Roco, Railtop

Acme

Qualche volta la carrozza ristorante ÖBB era sostituita da una carrozza ristorante Gran Confort FS o da una carrozza Self Service FS in livrea d'origine



Rivarossi



Roco



Acme

Mercatino

Cedo i seguenti articoli mai usati con aggiuntivi da installare: **Acme** 16011/2204 set "Treno Notte" FS, 16012 carrozza letti T2S "Treno Notte" FS, 16014 carrozza letti Excelsior FS all'origine, 16015 carrozza letti Excelsior FS stato attuale, 50010 carrozza cuccette X XMPR, 50030 carrozza UIC-Z1 2ª cl. livrea

bi-grigio; **Railtop** 32221 carrozza 2ª cl. ÖBB salone rosso-nero, 32222 carrozza 2ª cl. ÖBB salone rosso-nero; **Roco** 45179 carrozza UIC-X FS 1ª cl. XMPR, 45180 carrozza UIC-X FS 1/2ª cl. XMPR, 45181 carrozza UIC-X FS 2ª cl. XMPR, 45182 carrozza UIC-X FS 2ª cl. XMPR, 45634 carrozza Gran Confort FS XMPR, 46155.4 carro Habfis FS, 46995 carro Dresden DB, 47145 carro Habbins SBB, 47211 carro

Eaos FS logo XMPR invecchiato; **Rivarossi** 1434 locomotiva E 402B. 161 FS, 3538 carrozza letti CIWL SBB, **Lima** 307273 carrozza semi-pilota 2ª cl. FS; **Oskar** 4110 carro Gabs invecchiato; **Threingold** 108330.00 carro DDm FS logo tv, 108330.01 carro DDm FS logo tv, 108331.01 carro DDm FS logo inclinato.

Giampaolo Scodellaro,
tel. 043497295.

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 45 - Anno 12 (N° 2 / 2007)

Allegato al supplemento N° 4 al N° 2 - Marzo 2007 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.

Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine

Redazione: Carrozza SAT - Stazione di
Udine

Fotocopiato in proprio